

1913 venne ammesso al sussidio del 75 ° (50 % dello Stato e 25 % della Provincia).

I lavori del 1° e 2° tronco furono appaltati, iniziati e sospesi per lo scoppio della guerra, quelli del 3° e 5° tronco non furono neanche incominciati per l'esiguità del sussidio concesso, quelli del 4° tronco sono stati ultimati.

Secondo la relazione di perizia dei Comuni, allegata alla loro istanza, la somma complessivamente ancora occorrente per il completamento della strada era di L. 1.934.500.

Il sussidio governativo e provinciale ammontava a complessive L. 1.309.525, secondo le percentuali già concesse, e rimanevano ancora a carico dei Comuni interessati L. 624.975, spesa che detti Comuni non potevano nè volevano sostenere da soli, conoscendo che il Comune di Torino aveva in quel momento il maggior interesse alla sistemazione della strada.

E fu appunto facendo affidamento sull'intervento del Comune di Torino che i Comuni si indussero a presentare la nuova istanza di concorso al Ministero.

D'altra parte, qualora non fosse intervenuto un accordo con i Comuni nominati, sarebbe stato necessario eseguire sulla strada almeno quei lavori che si sarebbero dimostrati assolutamente indispensabili per l'esecuzione degli impianti idroelettrici.

Questi lavori indispensabili si riassumevano nei seguenti:

1) Costruzione di un tratto di strada completamente nuova nell'abitato di Pont dalla progressiva 0,00 alla progressiva 276,00, con esproprio di tre piccoli fabbricati;

2) Sistemazione della massiciata lungo tutta la strada da Pont a Prà-Lilla;

3) Costruzione di tratti di strada in variante ai progetti dei Comuni di Locana e Sparone per evitare il transito attraverso detti abitati;

4) Rifacimento e rafforzamento dei ponti in legno sui torrenti Eugio e Piantonetto.

Per l'esecuzione di tali lavori, almeno in

parte di carattere provvisoria, occorreva una spesa preventivata in L. 550.000.

Sembrava invece più conveniente che la spesa fosse rivolta alla esecuzione di opere di vera sistemazione e definitive in concorso coi Comuni interessati.

In questi termini conveniva unirsi ai Comuni per appoggiarli nella procedura in corso, per il conseguimento del sussidio governativo e trattare coi Comuni stessi e colla Provincia per determinare i limiti e le modalità di intervento del Comune di Torino nelle opere di costruzione e di sistemazione stradale.

Questo intervento doveva essere subordinato al conseguimento del concorso governativo, e stabilito in misura proporzionale al costo.

La Giunta, ritenendo che le spese di sistemazione stradale erano necessarie per qualunque Ente o privato che assumesse tali derivazioni, autorizzava, con deliberazione 6 maggio 1921, il Sindaco e l'Assessore a trattare coi Comuni della valle dell'Orco e colla Provincia di Torino, nei limiti della spesa massima, calcolata per i lavori indispensabili, in L. 550.000, fatta riserva che se per variazioni di costi avesse a diminuire, una proporzionale riduzione doveva essere fatta al concorso del Comune di Torino.

Con decreto in data 28 ottobre 1921 il Comune di Torino otteneva la concessione delle derivazioni dall'Orco e suoi affluenti, come da domanda presentata in data 7 aprile 1918.

Con questo decreto veniva evitato lo sfruttamento irrazionale ed incompleto del bacino imbrifero dell'alta valle dell'Orco.

La mancata concessione alle domande precedenti fu veramente provvidenziale, perchè la attuazione delle derivazioni relative, avrebbe certamente resi più difficili, se non impossibili, i risultati ora ottenuti con la migliore e più vasta utilizzazione delle acque dell'Orco.

La legge 10 agosto 1884 sulle derivazioni di acque pubbliche a scopo industriale, accordava la preferenza nella concessione alla prima domanda presentata senza tener conto dell'utiliz-